TADEUSZ LEWICKI.

Les premiers commerçants arabes en Chine [1]).

Entre les côtes de la péninsule Arabe et la Chine, surtout celle du Sud, connue par les Arabes sous le nom d'aṣ-Ṣīn [2]), existaient déjà à une époque assez reculée, en tout cas bien avant l'Islām, des relations commerciales et maritimes. Mais ce n'étaient point les marins arabes qui assuraient le trafic maritime entre l'Arabie et la Chine à cette époque. La prépondérance dans ces relations appartenait, jusqu'à l'époque des premiers khalifes abbassides, aux Chinois et aux Persans.

On sait que la navigation des jonques chinoises vers les côtes de l'Arabie remonte à une époque assez ancienne. Déjà dans les premiers siècles de notre ère, les navires chinois venaient jusqu'au voisinage du cap Comorin [3]); plus tard, s'avançant vers l'Ouest, les Chinois arrivèrent jusqu'aux côtes de l'Arabie du Sud et au golfe Persique. D'après les auteurs arabes al-Balāḏurī [4]) et ad-Dīnawarī [5]), les navires d'aṣ-Ṣīn se trouvaient

---

[1]) Nous désirons remercier tout particulièrement M. le Professeur Tadeusz Kowalski qui a bien voulu nous aider de ses bons conseils. Nous adressons aussi nos vifs remerciements à M. Marjan Lewicki qui nous a été d'un grand seconrs.

[2]) Sur l'origine de ce nom arabe voir Yule-Cordier, *Cathay and the way thither*, I, 2—6.

[3]) M. Reinand, *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine* (Paris 1845) I, XXII.

[4]) M. J. de Goeje, *Liber expugnationis regionum, auctore.. al-Belâdsori* (Leide 1866), 341.

[5]) I. Kratchkovsky, Abū Ḥanīfa ad-Dīnawerī *Kitāb al-Aḫbār aṭ-Ṭiwāl* (Leide 1912), 123.

parmi les bateaux étrangers qui fréquentaient le port d'al-Ubulla, au moment de la conquête de l'ʿIrāq par les troupes musulmanes et de la fondation de la ville de Baṣra (637 ou 638 de J. C.), dont al-Ubulla devint plus tard un faubourg. Un autre auteur arabe, al-Masʿūdī, nous dit que cette fréquentation des ports arabes par les bâtiments de la Chine dura encore quelque temps; parmi les points fréquentés par les marins chinois, il cite, outre al-Ubulla, la ville nouvelle de Baṣra et les côtes de l'ʿUmān et de Baḥrajn [1]).

Les données des auteurs arabes, concernant la navigation des jonques chinoises en Arabie, sont confirmées par un itinéraire chinois provenant, il est vrai, d'une époque relativement récente. Nous pensons ici à l'itinéraire contenu dans un certain recueil, compilé par Kia Tan entre 785 et 805 de J. C.[2]). D'après l'itinéraire en question, les navires chinois partis de Kouang-tcheou (Canton) se rendaient jusqu'au golfe Persique.

Quant au deuxième facteur qui entretenait les relations entre l'Arabie et la Chine, c'est à dire la flotte persane, son importance dans ces relations devait être plus considérable selon toute vraisemblance que celle des Chinois. On le peut supposer sur la foi de quelques passages des annales chinoises. Ainsi les sources historiques chinoises, à partir du IVe jusqu'au commencement du VIIe siècle de J. C., nous citent les produits provenant de l'Arabie sous le nom significatif de produits de Po-sseu, de la Perse, les Persans étant à cette époque les principaux importateurs de produits de l'Arabie en Chine [3]). Le développement du commerce chinois vers le commencement du VIIe siècle de J. C., dont nous parlent al-Balāḏurī et ad-Dīnawarī, diminua un peu l'importance des Persans dans le

[1]) C. Barbier de Meynard, *Les Prairies d'or*, (Paris 1861) I, 308.

[2]) Fr. Hirth and W. W. Rockhill, *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi* (St. Petersburg 1911), 9—14. Voir aussi Pelliot, *Deux itinéraires de Chine en Inde*, BEFEO IV, 131 et sqq.; Yule-Cordier, op. cit., 86.

[3]) *Chau Ju-kua*, 7—8; G. Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks, relatifs à l'Extrême Orient* (Paris 1913—14) I, 3.

trafic entre l'Arabie et l'Extrême Orient, mais encore au VIIe et au commencement du VIIIe siècle les bateaux persans fréquentaient Kouang-tcheou et entretenaient le service entre Ceylan et Sumatra [1]).

Or nous avons vu par ce qui précède, que c'est aux Chinois et aux Persans qu'appartenait la prépondérance dans les relations commerciales et maritimes entre l'Arabie et la Chine, avant l'Islām et dans la première période du khalifat. Les marins arabes qui pourtant, depuis une époque bien ancienne, fréquentaient les divers ports de l'Afrique Orientale et de l'Asie du Sud, ne s'aventuraient pas encore si loin vers l'Orient. Depuis les temps d'Agatarchides [2]) jusqu'à ceux de Fahien [3]), de Cosmas Indicopleustes [4]) et du khalife 'Umar [5]), la côte occidentale de l'Inde et l'île de Ceylan doivent être considérées comme le point le plu avancé, vers l'Orient, de la pénétration des marins arabes [6]).

Mais bientôt, avec la fondation d'un grand empire arabe qui embrassa plusieurs entrepôts arabes et persans, la situation changea un peu et les marins et les commerçants arabes commencèrent à participer au trafic avec la Chine. Les initiateurs des Arabes dans la navigation vers la Chine furent les marins

---

[1]) Chavannes, *Religieux éminents* (Paris 1894), 116 et note 8; Ferrand *Relations*, I, 3.

[2]) Entre 130 et 100 avant J. C. Sur les commerçants sabéens dans l'Inde à l'époque grecque et romaine, voir article *Saba* dans Pauly-Wissowa, *Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*. Zweite Reihe (Stuttgart 1920), I, 1423—1428.

[3]) Ce pèlerin chinois, qui a visité l'île de Ceylan vers 413 de J. C., y a rencontré les marchands sabéens qu'il nomme Sa-poh (Beal, *Si-Yu-ki. Buddhist Records of Western World*, London s. d., LXXIV); *Chau Ju-kua*, Introduction, 3.

[4]) Auteur dn VIe siècle de n. è. D'après Cosmas, Ceylan entretenait des relations de commerce avec le pays des Homerites, c'est à dire avec les Ḥimjarites de Yemen (*Christian Topography* ed. Hakluyt Soc., 365).

[5]) Une expédition arabe vers les côtes de l'Inde eut lieu en 637 de J. C. sous le khalifat de 'Umar; Reinaud, *Relation* I, XLI.

[6]) Richthofen, *China*, Berlin 1877, I, 568.

persans qui, de très bonne heure, entrèrent au services des khalifes [1]). On le peut juger sur plusieurs toponymies d'origine persane, qu'on trouve dans les plus anciennes relations des voyageurs arabes en Chine. M. G. Ferrand nous en cite plusieurs exemples intéressants [2]). Ce sont aussi les Persans auxquels on doit le nom chinois des Arabes *Ta-che*: il provient du persan *Tāzī, Tāǧīk* [3]).

A quelle époque les Arabes commencèrent-ils à fréquenter les ports chinois? Selon M. Ferrand, tous les voyages „effectués antérieuremeut au IXe siècle, ont été accomplis par des marins persans" [4]). C'est ce qui résulterait du moins, d'après ce savant orientaliste, du manque „de témoignages établissant que les navires arabes se rendaient alors en Chine" [5]). Le jugement de M. Ferrand, sur le manque de témoignages concernant les voyages des Arabes en Chine antérieurement au IXe siècle de n. è., nous paraît un peu hâtif. Nous savons, par les annales chinoises, qu'en 758 de J. C. les marins Ta-che et Po-sseu mirent à sac la ville de Canton [6]). Ainsi les Arabes devaient être assez nombreux sur les eaux chinoises déjà au milieu du VIIIe siècle de n. è.

Le témoignage chinois dont nous avons parlé n'est pas isolé. En effet nous avons réussi à trouver, dans deux anciens ouvrages arabes ibādites, quelques passages intéressants qui semblent confirmer la teneur du témoignage chinois sur le rôle spécial des Arabes dans le commerce avec la Chine au VIIIe siècle de n. è. Les données en question sont extraites d'une chronique arabe ibādite, composée à l'époque de transition du IIe au IIIe siècle de l'hégire, par Abū Sufjān Maḥbūb b. ar-Raḥīl. L'original de la chronique en question ne nous est point parvenu, mais on en peut reconstruire une partie

[1]) Richthofen, l. c.; Ferrand, *Relations*, I, 1—3.

[2]) Ferrand, op. cit., I, 2.

[3]) Ibid.

[4]) Ibid. I, 3.

[5]) Ibid.

[6]) Yule-Cordier, *Cathay*, I, 89.

grâce aux vastes extraits conservés dans les deux recueils ibādites ultérieurs dont nous venons de parler.

Les ouvrages en question sont: le *Kitāb Ṭabaqāt al-Mašā'iḫ* d'Abū'l-ʿAbbās Aḥmad b. Saʿīd ad-Darǧīnī et le *Kitāb as-Sijar* d'Abū'l-ʿAbbās Aḥmad b. Saʿīd aš-Šammāḫī. Comme nous avons déjà parlé ailleurs de ces ouvrages [1], nous nous contenterons de mentionner ici que la première de ces oeuvres, à savoir *Kitāb Ṭabaqāt al-Mašā'iḫ* semble avoir été composée au Maghrib vers le milieu du VII^e^ siècle de l'hégire (c'est à dire vers le milieu du XIII^e^ siècle de n. è.) [2]. Une copie manuscrite de cet ouvrage fait partie de la bibliothèque de l'Institut Oriental à l'Université de Lwów (Pologne). Quant à l'ouvrage d'aš-Šammāḫī (+ 928 de l'hégire), écrit probablement dans le Ǧabal-Nafūsa en Tripolitaine, nous en avons une édition grâce aux soins d'el-Hāǧǧ Slīmān b. Mesa'ūd an-Nafūsī, qui l'avait fait autographier au Caire en 1301 H. [3]).

Or c'est dans ces deux recueils historiques et biographiques que se trouvent les passages concernant le trafic arabe en Chine avant le IX^e^ siècle de l'hégire, y cités d'après la chronique d'Abū Sufjān. Parlons d'abord de cet auteur.

Abū Sufjān Maḥbūb b. ar-Raḥīl al-ʿAbdī appartenait, comme l'indique sa *nisba*, à la tribu arabe de ʿAbd al-Qajs [4]). Darǧīnī le compte parmi les savants ibādites de la 4^me^ *ṭabaqa*, ce qui correspond à la seconde moitié du II^e^ siècle de l'hégire [5]). D'après un recueil ibādite de l'ʿUmān, intitulé *Sijar al-ʿUmānija*, dont un manuscrit excellent appartient à la collection des manuscrits arabes de la bibliothèque de l'Université à Lwów [6]), Abū Sufjān vivait encore pendant le règne de l'imām ibādite

---

[1]) *Une chronique ibādite. Kitāb as-Sijar d'Abū'l-ʿAbbās Aḥmad aš-Šammāḫī, Revue des Etudes Islamiques*, 1934, 59—78.

[2]) *Une chronique ibādite*, 75; A. de C. Motyliński, *Bibliographie du Mzab, Bulletin de Correspondance Africaine*, III, 38—43.

[3]) *Une chronique ibādite*, 67.

[4]) Darǧīnī, *Ṭabaqāt*, Ms. de Lwów f. 78 v.

[5]) Ibid.

[6]) Nr. 1082 de la collection.

de l'ʿUmān al-Muhannā' b. Ǧajfar (227—237 de l'hégire), à qui il adresse une *risāla*[1]. Ainsi il paraît être mort dans la première moitié du IXe siècle de n. è. Abū Sufjān habitait d'abord dans le pays de l'ʿUmān[2], puis il s'établit à Baṣra, d'où sa famille tirait son origine[3]; il y étudia auprès du grand savant ibāḍite Abū ʿUbajda Muslim b. Abī Karīma at-Tamīmī[4]. L'oeuvre d'Abū Sufjān, que les sources ultérieures appellent tout simplement *Kitāb Abī Sufjān*[5], fut connue et appréciée de très bonne heure. Déjà l'imām rostémide de Tāhart, Aflaḥ b. ʿAbd al-Wahhāb (première moitié du IIIe siècle de l'hégire= première moitié du IXe siècle de n. è.) en recommande la lecture aux Ibāḍites du Maghrib[6].

Les passages de l'ouvrage d'Abū Sufjān dont nous voulons parler concernent deux commerçants ibāḍites: Abū ʿUbajda ʿAbdallāh b. Qāsim et an-Nazar b. Majmūn. Commençons par le premier.

I.

Abū ʿUbajda ʿAbdallāh b. al-Qāsim, surnommé aṣ-Ṣaghīr ('le Petit')[7] est cité par les auteurs ibāḍites parmi les gens de la 3e *ṭabaqa*[8]; aussi devait-il vivre vers la première moitié

1) *Sijar al-ʿUmānija*, 239—249 et 676.

2) Šammāḫī, *Kitāb as-Sijar* (éd. du Caire 1301 H.).

3) Šammāḫī, op. cit., 111; voir aussi *Une chronique ibāḍite*, 71.

4) Šammāḫī, op. cit., 112.

5) Voir catalogue des livres ibāḍites de Barrādī, *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 17, Nr. 10.

6) Darǧīnī, *Ṭabaqāt*, f. 82 r.; Barrādī dans *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 17, Nr. 10.

7) Šammāḫī, op. cit., 118.

8) Darǧīnī, op. cit., f. 71 r. (Voir aussi *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 40); Abū ʿAmmār ʿAbd al-Kāfi dans *Ṭabaqāt*, f. 3 r. Šammāḫī, op. cit., 94 le cite dans la *ṭabaqa* d'Abū ʿUbajda Muslim b. Abī Karīma at-Tamīmī, ce qui correspond à la troisième classe des savants ibāḍites; cf. aussi la liste de Muḥammad Atfijaš dans Masqueray, *Chronique d'Abou Zakaria*, Alger 1878, 138 où ce šajḫ est appelé par erreur Abou ʿObeïda al-Qâçim ben Sellâm.

du IIe siècle de l'hégire. La dernière date connue de sa vie est 158 de l'hégire (775 de J. C.), époque de la mort du khalife abbāsside Abū Ǧa'far [1]). D'après un ouvrage intitulé *Kitāb Nasab al-'Ulamā'*, composé ultérieurement à 917 de l'hégire par un certain Ibn Mudād et qui fait partie de *Sijar al-'Umānija*, Abū 'Ubajda était originaire d'une bourgade de l''Umān appelée *Bsjā* ou *Nsjā*, dont la localisation nous échappe [2]). Ainsi il appartenait à cette race sudarabique dont faisaient partie, comme nous l'avons mentionné plus haut, les précurseurs du trafic arabe en Orient. Il passa une partie de sa vie à la Mecque, où il se maria avec une femme riche et où on le voit au moment de la mort d'Abū Ǧa'far [3]). Abū 'Ubajda était non seulement un des šajḫs ibāḍites les plus savants de son époque [4]), mais aussi un commerçant remarquable. Il s'adonnait surtout au commerce avec aṣ-Ṣīn. Voici ce que dit Abū Sufjān sur son voyage en Chine [5]).

„Abū 'Ubajda 'Abdallāh b. al-Qāsim était un commerçant qui partit en Chine et revint après. Parmi les faits qui l'éprouvèrent était le fait suivant. Une compagnie (des commerçants) achetait *al-'ūd* (aloès). Abū 'Ubajda les pria de le prendre comme associé (dans cette affaire). Ils lui accordèrent cela; puis ils se rendirent auprès du propriétaire de l'aloès en blâmant (la qualité de cette matière) et en lui demandant d'en diminuer la prix convenu. Abū 'Ubajda pensait qu'ils étaient sincères dans leurs paroles. Puis ils quittèrent le propriétaire de l'aloès, après en avoir payé le prix; Abū 'Ubajda paya aussi pour sa part 20 dīnārs. Après, ils se dirigèrent (vers un autre lieu) en louant la qualité de l'aloès (auprès de leurs clients), disant: „Nous n'avons jamais eu rien de pareil". Alors Abū 'Ubajda dit:

---

[1]) Darǧīnī, op. cit., f. 71 v.; Šammāḫī, op. cit., 94.
[2]) Ms. de Lwów Nr. 1082, f. 668 et 672.
[3]) Darǧīnī, op. cit., f. 71 r.; Šammāḫī, op. cit., 94.
[4]) Darǧīnī, op. cit., f. 71 v.; Šammāḫī, op. cit., 94.
[5]) Le récit d'Abū Sufjān en question est cité d'après le *Kitāb Tabaqāt al-Mašā'iḫ*, ms. de Lwów f. 71 v. Le passage analogue chez Šammāḫī diffère seulement de celui de Darǧīnī en ce que concerne le style.

„Gloire à Dieu! Vous blâmez l'aloès sans défaut auprès de son propriétaire. Rendez-moi mon capital et je n'ai nul besoin à m'associer avec vous". Alors ils profitèrent de cette occasion et lui rendirent son argent".

Ce récit nous apprend que le produit rapporté par les commerçants arabes de leurs voyages en Chine était le bois d'aloès. Nous ne savons pas si cette matière était achetée dans un des entrepôts chinois, ou peut-être sur un autre point de la route entre l'Arabie et la Chine. Nons nous contentons de mentionner que déjà le plus ancien géographe arabe Ibn Ḫurdāḏbeh, cite, dans son ouvrage *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik* (écrit entre 844 et 848 de n. é.), le bois d'aloès parmi les produits chinois [1]). Un peu plus tard, un autre auteur arabe al-Ja'qūbī (vers 872 de J. C.), mentionne parmi les espèces d'aloès chinois, celui de *Qiṭa'* (la Chine septentrionale) et de Lūqīn [2]).

La date exacte du voyage d'Abū 'Ubajda en Chine nous échappe. Nous supposons qu'il eut lieu en tout cas avant son établissement à la Mecque, dans les premières dizaines du IIe siècle de l'hégire, probablement avant 758 de n. è. (140 de l'hégire). Rappelons-nous qu'en cette année les marins arabes et persans mirent à sac Kouang-tcheou (Canton), le principal port chinois ouvert aux étrangers [3]). Ce fait fut cause que les navires arabes, craignant les répressions de la part des habitants de Canton, évitaient ce port depuis ce moment. D'après une source chinoise, jusqu'en 792 de J. C. les navires étrangers

---

[1]) *Bibliotheca Geographorum Arabicorum* (ed. M. J. de Goeje, VI). *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik* auctore... Ibn Khordâdhbeh, Lugduni Batavorum 1889, p. 70; trad. p. 51.

[2]) *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*, Leide 1892, VII, 368. Sur l'aloès et son rôle dans le commerce de la Chine voir aussi Ferrand, op. cit., I, 284; II, 542 et 546; *Chau Ju-kua*, 225 et n.; Laufer, *Sino-Iranica*, Chicago 1911, 480; Ferrand, *Le Tuḥfat al-Albāb de Abū Ḥamīd al-Andalusī al-Gharnāṭī*, *Journal Asiatique* 1925, 280.

[3]) „Les gens de Canton prétendaient monopoliser à leur profit les bénéfices du commerce étranger", Pelliot, *Deux itinéraires*, 133. Voir aussi Richthofen, *China*, I, 568.

ne s'avançaient pas encore jusqu'à Canton, mais fréquentaient seulement le port de Tonkin, situé en dehors de la Chine propre [1]). Ce ne fut que vers cette époque que Canton songea à attirer de nouveau les étrangers [2]) et, en effet, vers le milieu du IXe siècle de n. è. les premières relations arabes concernant la route de la Chine citent ce port comme la plus remarquable échelle de la Chine propre [3]). Aussi est-il fort probable que le voyage d'Abū 'Ubajda au pays d'aṣ-Ṣīn ait eu lieu avant 758 de J. C., c'est à dire avant le sac de Canton.

II.

C'est à l'époque où Canton recouvra son ancien rôle, et où les navires arabes commencèrent de se rendre de nouveau en Chine, c'est à dire vers la fin du VIIIe siècle, que semble être entrepris le voyage d'un autre commerçant arabe ibāḍite cité par Abū Sufjān, à savoir an-Naẕar b. Majmūn. D'après notre auteur, an-Naẕar était contemporain d'ar-Rabīʿ b. Ḥabīb et de Wā'il b. Ajjūb al-Ḥaḍramī, deux imāms ibāḍites qui faisaient partie de la 4me *ṭabaqa* des savants ibāḍites [4]). Ainsi an-Naẕar b. Majmūn devait vivre vers la seconde moitié du IIe siècle de l'hégire (au passage des VIIIe et IXe siècles de n. è.). Il demeurait, paraît-il, à Baṣra. En effet, nous le voyons en relations étroites avec les deux imāms ibāḍites mentionnés, ar-Rabīʿ et Wā'il qui, selon Ibn Mudād, habitaient tous les deux la ville de

---

1) Pelliot, *Deux itinéraires*, 133—134.

2) Ibid.

3) Le port chinois que les auteurs arabes appelent Ḫānfū on Ḫānqū, est, d'après la plupart des savants identique à Canton, dont le nom chinois complet est Kouang-tcheou-fou ou „préfecture de Kouang-tcheou"; le nom arabe est un abrégé du nom chinois, Pelliot, *Deux itinéraires*, 215 n. 3; *Chau Ju-kua*, 15 et n. 1; De Goeje, Ibn Khordâdhbeh, *Kitāb al-Masālik*, trad. p. 49 n. 2. Selon Reinaud, *Relation*, I, CIX—CXII, et Yule-Cordier, *Cathay*, I, 89 et n. 3, Ḫānfū serait identique au port de Hang-tcheou-fou.

4) Darǧīnī, op. cit., f. 77 r.: Šammāḫī, op. cit., 103; voir aussi *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 40.

Baṣra [1]). Selon Abū Sufjān, an-Nazar était un riche négociant qui avait fait un voyage en Chine [2]). Malheureusement notre auteur ne nous donne aucun détail sur ce voyage.

Avant de finir, il serait peut-être intéressant d'établir quelle était la route pratiquée par les commerçants arabes dont il a été question plus haut. Quant au premier, Abū 'Ubajda, qui était originaire de l''Umān, c'est peut-être dans un port de ce pays qu'il s'embarqua pour la Chine. Le point de départ du second, an-Nazar b. Majmūn, semble être la ville de Baṣra, dans laquelle ce commerçant habitait et dont l'importance pour le trafic avec la Chine n'est pas ignorée.

Parlons d'abord de la route qui reliait Baṣra avec la Chine, c'est à dire avec le principal port chinois Kouang-tcheou-fou, Ḫānfū des textes arabes ultérieurs, la route de l'Umān n'étant qu'une ramification latérale de la voie en question. Deux sources nous permettent d'établir en gros traits la route Baṣra—Canton: l'itinéraire chinois de Kia Tan, de Canton au golfe Persique (785—805 de J. C.) [3]) qui a une importance tout spéciale, comme ayant été compilé vers l'époque même où a été exécuté le voyage d'an-Nazar et la description de cette route, mais en sens de Baṣra en Chine, contenue dans le *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik*, d'Ibn Ḫurdādbeh (844—848 de J. C.) qui s'accorde en tous ses détails avec l'itinéraire de Kia Tan et en facilite l'analyse [4]). D'après les itinéraires en question, les bâtiments partis de Kouang-tcheou (Ḫānfū), laissant par tribord l'île de Hai-nan, piquaient tout droit sur les côtes d'Annam, Ṣanf d'Ibn Ḫurdādbeh [5]). La route longeait cette côte; puis elle se dirigeait sur l'île de Pulo Condore, Kiun-t'ou-nong

---

[1]) *Sijar al-'Umānija*, 672 et 675.

[2]) Darǧīnī, op. cit., f. 77 r.; Šammāḫī, op. cit., 103.

[3]) Une analyse approfondie de l'itinéraire de Kia Tan, de Canton jusqu'au cap de Comorin, nous a été donné par M. Pelliot, *Deux itinéraires*, 215—363.

[4]) *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*, VI, 61—69, trad. 42—49.

[5]) *Chau Ju-kua*, 10; Pelliot, *Deux itinéraires*, 216—217; Ibn Khordâdhbeh, *Kitāb al-Masālik*, 68—69, trad. 49.

de Kia Tan [1]) et, de là, vers le détroit qui sépare l'extrémité méridionale de la presqu'île Malaise de l'île de Sumatra [2]). Après avoir quitté ce détroit près de l'entrepôt nommé Ko-lo par Kia Tan [3]) et Kilah par Ibn Ḫurdādbeh [4]), probablement Kedah sur la presqu'île Malaise [5]), les navires faisaient voile sur les Nicobares et de là sur l'île de Ceylan [6]). Après avoir passé par le détroit qui est entre cette île et l'Inde, les bateaux longeaient la côte occidentale de ce pays [7]). Ensuite, selon Ibn Ḫurdādbeh, la route menait le long des côtes persanes et, après avoir atteint l'embouchure du Tigre, elle remontait ce fleuve jusqu'à la ville de Baṣra ou d'al-Ubulla [8]).

Quant à l'itinéraire de Kia Tan, les stations citées dans le dernier secteur de ce document, entre l'embouchure de Mi-lân (Mihrân des textes arabes, l'Indus d'aujourd'hui) [9]) et Fu-tas le dernier point de la route en question [10]), sont assez difficiles à localiser. D'après Hirth et Rockhill, la deuxième station après l'embouchure de Mi-lân, éloignée de 20 jours de ce lieu, à savoir le district de Ti-lo-lu-ho ou Lo-ho-i, est le Cap Mesandum dans l'ʿUmān [11]). La station suivante Wu-la, éloignée de Ti-lo-lu-ho d'un jour de navigation seulement, serait, d'après les éditeurs de Chau Ju-kua, la ville de Ṣuḥār dans l'ʿUmān [12]). Le fleuve de Fu-li-la qui vient ensuite est, selon les savants en question, Mināb, près de Hormuz [13]), et enfin la dernière station de cette

---

1) *Chau Ju-kua*, 11; Pelliot, op. cit., 217—281.
2) *Chau Ju-kua*, 11; Pelliot, op. cit., 231.
3) *Chau Ju-kua*, 11.
4) *Kitāb al-Masālik*, 66, trad. 46.
5) De Goeje dans *Kitāb al-Masālik*, trad. 46 n. 1; Pelliot, op. cit.,339.
6) *Chau Ju-kua*, 11—12; *Kitāb al-Masālik*, 66—68, trad. 45—48.
7) Ibid. 12—13; Ibid. 62—66, trad. 42—45.
8) *Kitāb al-Masālik*, 61—62, trad. 42.
9) *Chau Ju-kua*, 13; *Kitāb al-Masālik*, trad. 42.
10) *Chau Ju-kua*, 14.
11) Op. cit., 13 n. 5.
12) Op. cit., 14 n. 1.
13) Op. cit., 14 n. 2 et. 272. On connaît seulement la ville et l'oasis de Mināb située dans la vallée de Rudan, v. Aurel Stein, *Archaelogical reconnaissances in Southern Persia, The Geographical Journal* LXXXIII, pp. 28—29 et la carte à la p. 120.

route, Fu-ta, éloignée de 1000 li de Fu-li-la, serait identique à Fusṭāṭ (le Caire), ou Baghdād [1]).

Le pays de Mo-lo est placé par les éditeurs de Chau Ju-kua entre Fu-li-la et Fu-ta [2]).

Cette interprétation nous semble impossible à admettre. Tout d'abord, il résulte de l'itinéraire de Kia Tan que la station de Wu-la doit-être située à l'ouest de Ti-lo-lu-ho (Cap Mesandum d'après Hirth et Rochhill), tandis que la ville de Ṣuḥār se trouve en vérité dans la direction sud-est de ce promontoire. Ensuite, le district de Ti-lo-lu-ho est éloigné, selon Kia Tan, de 20 jours de l'embouchure de l'Indus [3]); or l'itinéraire d'Ibn Ḫurdāḏbeh mit seulement 15 jours de navigation entre le lieu où ce fleuve se décharge dans la mer et le détroit qui sépare le Cap Mesandum de la Perse [4]). Ainsi on doit chercher le pays de Ti-lo-lu-ho quelques journées plus loin à l'ouest. On peut penser qu'on y doit voir l'île de Lāwān (Ǧezīra Lāwān en arabe) de l'itinéraire d'Ibn Ḫurdāḏbeh, séparée par une distance de deux stations de la ville de Baṣra ou d'al-Ubulla [5]). L'ancienne prononciation chinoise [6]) de Ti-lo-lu-ho: *d'iei-lâ-luo-γuâ*, rend assez exactement le nom arabe de cette île. On peut supposer aussi que ce nom énigmatique désigne l'embouchure du Tigre, la station d'al-Ḫašabāt (les Estacades) d'Ibn Ḫurdāḏbeh, où l'on s'embarquait pour aller en Orient, lieu éloigné d'al-Baṣra ou d'al-Ubulla de moins d'une journée de route (14 parasanges) [7]). En effet, les deux premières syllabes du nom chinois Ti-lo (anc. prononciat. *d'iei-lâ-*) correspondent assez strictement à Diǧla, nom arabe du Tigre. La station suivante

---

1) *Chau Ju-kua*, 14 n. 3.

2) Op. cit., 14 et n. 2.

3) Op. cit., 13.

4) *Kitāb al-Masālik*, 62, trad. 42.

5) Ibid.

6) Nous suivons la transcription de M. B. Karlgren, *Analytic Dictionary of Chinese and Sino-Japanese*, Paris 1923.

7) *Kitāb al-Masālik*, 61, trad. 40.

de Wu-la (anc. prononciat. *uo-lât*), éloignée de la précédente de la distance d'une journée, c'est la ville d'al-Ubulla (al-Ubullat), située sur un canal du Tigre, appelé Diğla al-Ubulla [1]). Le fleuve de Fu-li-la (anc. prononciat. *pi̯uət-lji'-lât)*, qui vient ensuite, c'est sans doute l'Euphrate, en arabe Fūrāt, ou plutôt le lieu au dessus d'al-Ubulla où ce fleuve se décharge dans le Tigre pour se jeter ensemble dans le golfe Persique [2]). C'est de ce lieu que Kia Tan compte la distance entre Fu-li-la et la ville royale de Fu-ta: 1000 li (500 klm environ). La ville de Fu-ta (anc. prononciation *b'i̯ʷak-d'ât*) est sans doute identique à Baghdād, capitale des khalifes abbāssides. La distance entre cette ville et le déchargement de l'Euphrate au dessus d'al-Ubulla s'accorde assez bien avec les données de Kia Tan. Selon Kia Tan, les petits bateaux remontaient le fleuve de Fu-li-la jusqu'à la ville de Mo-lo (anc. prononciat. *Muât-lâ*), située à une distance de deux jours de l'embouchure de ce fleuve [3]). La localisation de cette ville nous échappe; elle est, à notre avis, citée dans l'itinéraire entre parenthèses et ne doit pas être recherchée entre Fu-li-la et Fu-ta.

Ibn Ḫurdādbeh nous décrit encore une autre route menant en Chine. Les marchands partant d'al-Ğābija sur l'Euphrate, descendaient ce fleuve jusqu'à al-Ubulla, où ils mettaient à la voile successivement pour 'Umān, Sind, Hind et aṣ-Ṣīn [4]). Cette route, fréquentée spécialement par les marchands juifs, semble être la même que la voie pratiquée par 'Umānien Abū 'Ubajda, quoique ce dernier aurait pu en suivre une autre, dont la description est due à un commerçant arabe

---

[1]) *Kitāb al-Masālik*, 61, trad. 42; 154, trad. 115; 174, trad. 315.

[2]) *Kitāb al-Masālik*, 174, trad. 135. Il se peut aussi qu'il s'agit ici de la ville d'al-Furāt des géographes arabes (voir p. ex. Jacut's, *Geographisches Wörterbuch* ed. F. Wüstenfeld (Leipzig 1934), III, 861—862 et Forat du Pline (n. h. VI, 145) qui doit être placée dans ces régions (voir Pauly-Wissowa, *Real-Encyclopädie,* VI, 2850 et XV, 1087—1088).

[3]) *Chau Ju-kua*, 14. L'Euphrate était navigable à partir de Bālis. Voir *Kitāb al-Masālik*, 154, trad. 115 et n. 1.

[4]) *Kitāb al-Masālik*, 154, trad. 115.

nommé Sulajmān et provient de l'an 851 de J. C.[1]). D'après cette dernière relation, les navires, après avoir quitté le port principal de l'ʿUmān à savoir Masqaṭ, faisaient voile tout droit sur Kūlam Malaj (Quillon de nos cartes, sur l'extrémité sud-ouest de l'Inde) où ils rattrappaient la route de Baṣra, dont nous avons donné la description plus haut[2]).

On trouvera les détails plus étendus sur Abū Sufjān Maḥbūb b. ar-Raḥīl, dont l'ouvrage (ou plutôt les extraits qui en a fuit ad-Darǧīnī et aš-Šammāḫī) nous a servi comme la base fondementale pous la composition de notre article, dans les Matériaux de bio-bibliographie ibāḍite-wahbite du feu professeur Z. Smogorzewski, que nous comptons de publier prochainement.

Lwów, novembre 1935.

Tout dernierèment, quand l'article présent était déjà sous presse, nous avons eu l'occasion de consulter le magnifique *Historical and Commercial Atlas of China* de M. Albert Herrmann (Cambridge, Mass., Harvard University Press 1935). C'est avec plaisir que nous avons constaté que M. Herrmann a fait des observations analogues aux nôtres en ce qui concerne l'identification de Fu-li-la et de Fu-ta (cf. p. 38 et 93).

---

[1]) Reinaud, op. cit., I, 14—15; Ferrand, op. cit., I, 38—39.
[2]) Reinaud, l. c.; Ferrand, I. c.